MANUAL de INSTRUÇÕES

☐

VMAQ 17-G100
110 litros

☐

VMAQ 27-G100
110 litros

Declaração de conformidade

PORTUGUÊS

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE 89/392/CEE

Declaramos, sob nossa completa responsabilidade, que o produto está em conformidade com base nas prescrições estabelecidas pela Directiva Máquinas (Directiva 89/392/CEE) e sucessivas alterações. Mais declara que está de acordo com as normas harmonizadas EN 292-1 e EN 292-2.

FRANCAIS

DECLARATION DE CONFORMITE 89/392/CEE

Nous déclarons, sous notre responsabilité pleine et entière, que le produit est conforme aux prescriptions fixée par la directive CEE 89/392 et les modifications suivantes.

ENGLISH

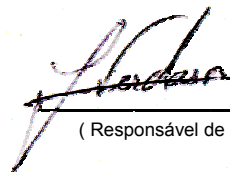
DECLARATION OF CONFORMITY 89/392/EEC

We hereby declare and assume full responsibility for this declaration that the product conforms to the provisions established by EEC 89/392 Regulations and subsequent modifications.

ITALIANO

DICHIARAZIONE DI CONFORMITÀ 89/392/CEE

Dichiariamo, assumendo la piena responabilità di tale dichiarazione, che il prodotto è conforme alle prescrizioni stabelite dalla Direttiva CEE 89/392 e sucessive modifiche.

ESPAÑOL

DECLARACÌON DE CONFORMIDAD 89/392 CEE

Declaramos, asumiéndonos la plena responsabilidad de esta declaración, que el producto responde a las prescripciones establecidas por la Directiva CEE 89/392 y sucesivas modificaciones.

Código		Bomba	
Maquina		Ano	

Joaquim Verdasca

(Responsável de produção)

Data: _____/ ____ / _____

Concebidos e produzidos por JOAQUIM VERDASCA JUNIOR, HERDEIROS, LDA, os Motopulverizadores de 110 Lts com duas rodas, são o resultado de uma exigência de mercado e de uma técnica de vanguarda.

O seu equipamento é construído com materiais de elevada garantia sujeito a testes de controlo de resistência, qualidade e eficiência, que nos permitem garantir um óptimo funcionamento.

Para o auxiliar na sua conservação, elaboramos o presente Manual de Instruções e conselhos de ordem geral.

Se necessitar de esclarecimentos mais específicos, não hesite em recorrer aos nossos serviços técnico/comerciais.

Gratos pela sua preferência

INSTRUÇÕES PARA O USO

O filtro de aspiração é considerado de uma importância vital para a bomba e absolutamente indispensável para o seu perfeito funcionamento. Evita a entrada de corpos estranhos, que iriam por certo danificar as válvulas e as membranas. Deve manter-se um controlo sobre o filtro, lavando-o periodicamente e verificando as suas ligações assim como a fixação, para que a bomba possa esgotar totalmente o liquido contido no reservatório.

Para o funcionamento perfeito e duradouro da sua bomba é fundamental que o óleo se mantenha sempre ao nível e em boas condições. Aconselhamos a sua substituição de 100 a 150 horas de trabalho usando um óleo SAE 20.

a) Retirar o tampão, inclinar o conjunto deixando correr todo o óleo contido no cárter. Para que o escoamento seja total, girar a bomba à mão de modo a sair o óleo que ainda possa existir nas membranas e nos pistões.

b) Durante o enchimento e após colocação do tampão, girar à mão o motor de modo a facilitar a distribuição do óleo. Estando a bomba na horizontal no final do enchimento, o óleo para estar ao nível deve ser visível (cerca de 1 cm) no tubo de reabastecimento.

Antes de se proceder à verificação ou substituição das membranas, é necessário vazar o óleo contido no interior da bomba.
Para tirar as membranas é necessário desmontar as tampas laterais do cárter, tirar os discos de protecção das membranas e lavar todo o interior da bomba com gasóleo.
Verifica-se que uma ou duas membranas estão rotas quando se começa a notar o aparecimento de óleo na saída do jacto, o qual passa a ser bastante irregular. É FUNDAMENTAL QUE SE TERMINE IMEDIATAMENTE O TRABALHO.

Para quaisquer outros esclarecimentos, consultar os nossos serviços técnicos.

CHASSI

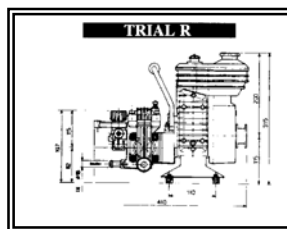
Construído em perfis de primeira qualidade, zincado, e obedecendo a sua forma a um conceito moderno de robustez e estética.

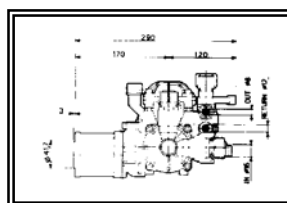
DEPOSITO

Fabricado em polietileno de média densidade, obedecendo as suas características de rigidez, resistência aos produtos químicos, tensão, elasticidade,

temperatura, a todas as normas internacionais impostas para produtos expostos a raios solares como é o caso dos depósitos dos Motopulverizadores.

BOMBA

TRIAL R
Pressão regulável de 0 a 20 Kg/cm2
Debito até 17 Lts/min.
Pressão do acumulador: - 85 Libras

BOMBA

25 RT4
Pressão regulável de 0 a 20 Kg/cm2
Debito até 27 Lts/min.
Pressão do acumulador: - 85 Libras

a) Quando se meter o motor a trabalhar, deve-se colocar o manipulo na posição de retorno todo aberto, permitindo a bomba girar em vazio. Nas primeiras horas de funcionamento com o motor em rodagem, é aconselhável não usar a bomba a uma pressão superior a 20 kg.

b) O comando regulador de pressão, permite regular a pressão de trabalho segundo os valores pretendidos para um eficiente tratamento. Está munido de válvula especial que actua automaticamente, permitindo manter constante a pressão da bomba, mesmo que se opere com o estrangulado do jacto que equipa as pistolas ou que faça variar o diâmetro do orifício das pastilhas.

c) As válvulas de aspiração e compressão, colocadas nas tampas laterais do cárter, são de uma grande simplicidade, que aliada a sua colocação muito prática, permitem a sua limpeza ou substituição rapidamente, mesmo nos locais de trabalho.

As válvulas de aspiração estão colocadas na parte inferior da tampa e as de compressão na parte superior. Basta desapertar tampões, tendo o cuidado de voltar a colocar as válvulas nas suas devidas posições pois em caso de troca a bomba não funciona convenientemente.

MOTOR

C.M 46, de 46 c.c. - 2 tempos, com cambota estriada para acoplar a bomba Trial R (com redutor incorporado)
Deve ser usada gasolina do tipo normal, misturando em cada 5 litros de gasolina 2,5dl óleo SAE 40.

HONDA G 100 de 97 c.c. - 4 tempos, gasolina sem chumbo e sem óleo. Junto anexamos manual completo do fabricante do motor correspondente

AVARIAS NO MOTOR:

O MOTOR NÃO TRABALHA

- - Verificar se a torneira da gasolina está aberta;
- - Se há gasolina no depósito e se esta chega ao carburador;
- - Desmontar a vela e verificar se está húmida; em caso afirmativo se dá faísca entre os pólos e não sobre o isolamento interno. Se não houver corrente, recorrer aos serviços de um mecânico especializado para verificar o magnete.

O MOTOR FUNCIONA NO MINIMO E NÃO NO MAXIMO

- Não chega gasolina suficiente ao carburador;
- Verificar se estão limpos e desentupidos o filtro do carburador, o tubo de condução que vai do depósito ao carburador, o filtro da torneira, o gicleur ou, ainda, se o orifício de respiração do tampão do depósito da gasolina está obstruído.

O MOTOR NÃO DESENVOLVE NORMALMENTE

- Excesso de crosta de carvão na colaça, no cilindro ou pistão.
- Segmentos colados ou gastos.
- Tubo de escape obstruído
- Saturação da vela

O MOTOR NÃO TEM COMPRESSÃO

- É necessário mudar os segmentos. No entanto se o interior do cilindro apresentar ovalização, torna-se necessário rectifica-lo aplicando novo pistão e segmentos.

O MOTOR PERDE ÓLEO PELO CARTER

- Mudar as juntas de vedação ou os retentores da cambota.

O MAGNETO NÃO DÁ CORRENTE

- Verificar se os platinados estão sujos e regular a distancia dos mesmos, que deve ser 0,35 a 0,40 m/m;
- Verificar se no volante do magneto entra óleo do motor, e em tal caso mudar os retentores da cambota;
- Verificar se o terminal do fio da vela faz contacto perfeito ou se verifica qualquer descarga para o exterior por motivo de isolamento deficiente ou ligações mal feitas;
- Bobina ou condensador enfraquecidos.

Rua 1.º Dezembro – Apartado 11 - 2494-909 Ourém
e-mail: verdascavendas@verdasca-lda.pt
Tel. 249 544 540 Fax 249 544 316

Filial: Tel. 229 480 471 - Fax: 229 480 470 - 4470 Barca - Maia